X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Gospodarki i Rozwoju

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW ROZWOJU GOSPODARCZEGO (NR 5)**

z dnia 22 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki i Rozwoju

– podkomisji stałej do spraw rozwoju gospodarczego (nr 5)

22 maja 2024 r.

Podkomisja stała do spraw rozwoju gospodarczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Wojciecha Michała Zubowskiego (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację o aktualnej sytuacji i przyszłości rynku skroplonego gazu płynnego w Polsce oraz o stanie infrastruktury do jego przyjęcia i magazynowania.

W posiedzeniu udział wzięli: **Robert Kropiwnicki** sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych ze współpracownikami, **Elżbieta Piskorz** dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Jakub Kapturzak** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Karolina Sochańska-Domagała** prezes Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych wraz ze współpracownikami, **Lesław Żarski** dyrektor Departamentu Rynku Paliw Ciekłych Urzędu Regulacji Energetyki, **Sławomir Basak** kierownik Wydziału Techniki Transportowego Dozoru Technicznego, **Paweł Bielski** prezes rady Polskiej Izby Gazu Płynnego wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Ceglarek** kierownik Działu Rozwoju Portu Zarządu Morskiego Portu Gdynia SA, **Krystian Dejk** dyrektor Pionu Infrastruktury Portu Gdańsk, **Artur Koziński** dyrektor w Orlen Paliwa Sp. z o. o., **Bartosz Kwiatkowski** dyrektor generalny Polskiej Organizacji Gazu Płynnego, **Halina Pupacz** prezes Polskiej Izby Paliw Płynnych oraz **Krzysztof Sadowski** wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka** i **Ziemowit Uździcki** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Szanowni państwo, będziemy zaczynać.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw rozwoju gospodarczego. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Witam członków podkomisji oraz zgromadzonych gości – pana Roberta Kropiwnickiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych ze współpracownikami; panią Elżbietę Piskorz, dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych w Ministerstwie Klimatu i Środowiska ze współpracownikami; panią Karolinę Sochańską-Domagałę, prezes Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych wraz ze współpracownikami; pana Jakuba Kapturzaka, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami; pana Lesława Żarskiego, dyrektora Departamentu Rynku Paliw Ciekłych w Urzędzie Regulacji Energetyki; pana Artura Kozińskiego, dyrektora w Orlen Paliwa Sp. z o. o.; przedstawicieli zarządów portów morskich, czyli pana Krzysztofa Sadowskiego, wiceprezesa portów Szczecin i Świnoujście; panią Katarzynę Ceglarek z portu Gdynia; pana Krystiana Dejka z portu Gdańsk oraz pana Sławomira Basaka, kierownika Wydziału Techniki w Transportowym Dozorze Technicznym. Witam przedstawicieli sektora gazu płynnego z Polskiej Izby Paliw

Płynnych i Polskiej Izby Gazu Płynnego, i Polskiej Organizacji Gazu Płynnego oraz pozostałych gości.

Porządek posiedzenia brzmi następująco – informacja o aktualnej sytuacji i przyszłości rynku skroplonego gazu płynnego w Polsce oraz o stanie infrastruktury do jego przyjęcia i magazynowania. Przedstawiają: minister aktywów państwowych oraz minister klimatu i środowiska. Zakładam, że nie ma żadnych uwag co do porządku dziennego posiedzenia. Stwierdzam, że podkomisja przyjęła porządek dzienny. Przystępujemy do jego realizacji.

Szanowni państwo, tylko klika uwag technicznych. Ze względu na to, że jednocześnie trwają posiedzenia również innych komisji, nie jesteśmy w stanie zagwarantować, że wszyscy nasi goście, którzy powinni być, pojawią się na tym posiedzeniu podkomisji. To jest jedno.

Druga rzecz – część pytań, które zapewne nasi goście będą mieli, może być tak, że przedstawiciele ministerstw nie będą mogli odpowiedzieć od razu. Wówczas poprosimy, żeby te odpowiedzi pojawiły się w formie pisemnej, przesłane do sekretariatu Komisji, gdyby się okazało, że będzie potrzebne uzupełnienie wiedzy.

Zwyczajowo, proszę państwa, jest tak, że najpierw zabierają głos przedstawiciele ministerstwa, natomiast mam pytanie do pana ministra i do innych przedstawicieli ministerstw – czy możemy to zrobić, tak jak na innych posiedzeniach podkomisji, to znaczy najpierw nasi goście przedstawiali swoje uwagi i zapytania, a później państwo się do nich odnosili? Później jeszcze ewentualnie tura dodatkowych pytań.

Co do kwestii organizacyjnych, zakładam, że posiedzenie naszej podkomisji potrwa ok. 1,5 godziny, plus minus 15 minut i wszystkim gościom oraz przedstawicielom ministerstw przypominam tylko – przed zabraniem głosu też, nie dotyczy to pana ministra, ale żeby przedstawili się z imienia, nazwiska i funkcji, tak żebyśmy mieli te dane w stenogramie. Czy co do tej mojej propozycji mają państwo jakieś uwagi? Nie chciałbym wskazywać ochotnika, żeby się wypowiedział.

Panie ministrze, w takim razie najpierw nasi goście, czy najpierw ministerstwo?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Robert Kropiwnicki:

Może rzeczywiście najpierw pytania. Przepraszam, jeszcze chciałbym zapytać, z posłów jest pani i pan poseł?

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Zgadza się. Natomiast, panie ministrze, przypomnę tylko, że podkomisja jest pięcioosobowa, wszyscy przedstawiciele klubu parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwość pojawili się na posiedzeniu podkomisji. Natomiast jest kworum. Też, proszę państwa, zdaję sobie sprawę z tego, że ta liczebność parlamentarzystów może nie jest największa, ale zapewniam państwa, przynajmniej tak wynika z naszych dotychczasowych doświadczeń, że przedstawicielom branży najbardziej zależy na tym, żeby usłyszeć nie to, co mają do powiedzenia parlamentarzyści, ale co mają do powiedzenia przedstawiciele ministerstwa i poszczególnych instytucji, bo to przede wszystkim ich działalność będzie rzutowała na to, co się będzie działo.

Panie ministrze, najpierw ministerstwo, czy najpierw goście?

Sekretarz stanu w MAP Robert Kropiwnicki:

Najpierw goście.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Szanowni państwo, w takim razie pozwolę sobie najpierw oddać głos państwu, bo to państwo zwracali się z prośbą o zwołanie tej podkomisji, przedstawienie prezentacji, jak rozumiem, jeżeli taka by się pojawiła. Później przedstawiciele naszych ministerstw będą do państwa dyspozycji.

Proszę państwa, mogę zawsze powiedzieć, że nie słyszę pytań, w związku z tym…

Sekretarz stanu w MAP Robert Kropiwnicki:

Może odpowiem od razu?

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Okej. To panie ministrze, zrobimy odwrotnie. Najpierw prosimy przedstawicieli ministerstw o przedstawienie swoich materiałów, a później pytania ze strony gości.

Sekretarz stanu w MAP Robert Kropiwnicki:

Zarówno państwo posłowie, jak i wszyscy interesariusze doskonale znają sytuację na rynku gazu LPG i tu nie ma większej potrzeby takiego opowiadania, jakie jest… Ile kto przywozi, bo państwo doskonale znają te dane rynkowe. Oczywiście mogę je przytaczać, ale też nie wiem, czy jest na to wielkie zapotrzebowanie. Jest też przedstawiciel Orlen Paliwa, więc jak będą pytania, też możemy o tym rozmawiać. Rozumiem, że jest kwestia sankcji i to jest jakaś sprawa, która będzie przedmiotem dyskusji, zarówno publicznej, jak i w państwa branży. To też szanuję. Znamy przepustowość portów i wiemy też, ile i kto ma te porty, więc też wiemy, że jest Gaspol, Orlen Paliwa i Alpetrol – i ich przepustowość też jest powszechnie znana, a wiemy, ile przywozimy na kołach i że to jest rezerwa, którą możemy tak naprawdę mieć, czyli że można zwiększyć przywożenie gazu czy to w transporcie kolejowym, czy w transporcie kołowym. To jest oczywiście wyzwanie, ale to też w dużej mierze zależy od branży, od zapotrzebowania, które państwo też doskonale znają, jaka jest struktura rynku.

Dlatego jestem raczej przeciwnikiem powtarzania danych tylko do protokołu, że tak powiem, panie przewodniczący. Możemy ten dokument złożyć do protokołu i pan będzie miał jako załącznik. A jeżeli państwo mają do nas jakieś konkretne pytania, to proszę bardzo. Rozumiem, że to państwo wnioskowali o zwołanie podkomisji w tej sprawie i pan przewodniczący się zgodził. Jesteśmy otwarci na rozmowę, też dyskusję i na państwa ewentualne postulaty, zarówno regulacyjne, choć Ministerstwo Aktywów Państwowych nie jest adresatem w sprawach regulacji, raczej Ministerstwo Klimatu i Środowiska, ale też możemy w tym uczestniczyć jako podmiot nadzorujący część tej infrastruktury krytycznej, która jest związana z transportem paliw, jak i podmiot, który nadzoruje część firm, które obracają paliwami.

Myślę, że to może takim tytułem zagajenia, a jeżeli państwo mają jakieś pytania, czy uwagi, to proszę. Ja niestety będę musiał, panie przewodniczący, wyjść trochę wcześniej, gdzieś o 14.40 najpóźniej, więc jeżeli państwo mają jakieś pytania, to bardzo proszę.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Panie ministrze, posiedzenie tej podkomisji faktycznie zostało zwołane z powodu niepewności tego, co nasz czeka w przyszłości. Sam pan powiedział o sankcjach, które mogą i zapewne zostaną wprowadzone i w związku z tym zakładam, że rynek będzie chciał się przygotować do tego w jakiś sposób, a informacje na temat tego, jakie są być może planowane działania rządu w tym kierunku troszeczkę rozjaśniłyby te mroki niewiedzy, które się pojawiły.

Zdaję sobie sprawę z tego, że oczywiście nasi goście wiedzą lepiej od nas, jak wygląda sytuacja na rynku. Te zapytania powinny chyba dotyczyć przede wszystkim tego, czego możemy się spodziewać ze strony ministerstwa.

Rozumiem, że w takim razie poprosimy teraz o zabranie głosu…

Sekretarz stanu w MAP Robert Kropiwnicki:

Panie przewodniczący, tylko to tu podkreślę, że jako ministerstwo nie jesteśmy regulatorem w tej sprawie. W sensie, że pan poseł ma inicjatywę legislacyjną, podobnie jak ja, ale w sensie takim, że trzeba iść bardziej przez nasze kluby, ale to nie jest tak, że jako Ministerstwo Aktywów Państwowych wydajemy jakieś konkretne regulacje. Tu, jeżeli już, to Ministerstwo Klimatu i Środowiska, które będzie mogło odpowiedzieć, w miarę możliwości na piśmie.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dobrze, panie ministrze, to poprosimy o zabranie głosu przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska albo Ministerstwa Infrastruktury.

Co do tej inicjatywy ustawodawczej, o której pan powiedział, tak się dziwnie składa, że te projekty, pod którymi pan składa podpis, mają większą szansę na dotarcie do laski marszałkowskiej niż te nasze, ale to może chwilowo.

Sekretarz stanu w MAP Robert Kropiwnicki:

Dotarcie do laski takie samo, a co dalej, to już jest…

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dotarcie już w trzecim czytaniu.

Okej. Czy w takim razie przedstawiciele Ministerstwa Klimatu i Środowiska… Czy możemy prosić o zabranie głosu, jeżeli państwo mogą coś powiedzieć?

Dyrektor Departamentu Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska Elżbieta Piskorz:

Dzień dobry. Elżbieta Piskorz, Departament Ropy i Paliw Transportowych Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Szanowni państwo, na dzisiejszym posiedzeniu podkomisji ministerstwo miało być reprezentowane przez pana ministra Motykę, natomiast ze względu na równoległe obowiązki na posiedzeniu innej komisji, niestety, pana ministra nie ma. Ponieważ nastąpiło to dość nagle, niestety, nie mam upoważnienia do tego, żeby przedstawiać stanowisko Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Natomiast oczywiście, jeżeli będą pytania, postaram się udzielić odpowiedzi.

Myślę, że duża część osób z branży, która tutaj jest, uczestniczy w dialogu, jaki prowadzi Ministerstwo Klimatu i Środowiska w tej sprawie. Jeszcze w ubiegłym roku została powołana grupa robocza do spraw sankcji. Ona przede wszystkim w pierwszym okresie koncentrowała się na moderowaniu przygotowań do wprowadzenia sankcji na paliwa i ropę naftową, natomiast oczywiście ta grupa w dalszym ciągu funkcjonuje. Staramy się spotykać regularnie i przedkładać państwu informacje z naszego dialogu z innymi instytucjami i ministerstwami, więc wydaje mi się, że Ministerstwo Klimatu i Środowiska przekazuje państwu regularnie te informacje. Jeżeli państwo mają jakieś pytania, to oczywiście, tak jak powiedziałam, postaram się odpowiedzieć, w formie pisemnej, czyli po zatwierdzeniu odpowiedzi przez moich przełożonych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

W takim razie ktokolwiek będzie robił stenogram, będzie miał wyzwanie.

Proszę państwa, czy w takim razie na sali jest obecny przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury?

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, Jakub Kapturzak, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Są jeszcze tutaj koledzy z działu morskiego.

Odnosząc się do stanowiska, które otrzymaliśmy od Polskiej Izby Gazu Płynnego, w zakresie kolejnictwa jest postulat o szybkie działanie PLK w takich sytuacjach, w których stanowisko PLK jest potrzebne do realizacji inwestycji. Deklarujemy zaangażowanie i jeżeli takie inwestycje będą realizowane, jeżeli byłyby jakiekolwiek problemy z przedłużającą się aktywnością PLK, prosimy o sygnał. Na pewno będziemy PLK w tej kwestii uczulać.

Jeśli chodzi generalnie o przepustowość infrastruktury kolejowej w zakresie… Przepustowość polskich linii kolejowych jest wystarczająca do realizacji tych przewozów. Jak państwo wiedzą, bezpośrednio po wybuchu wojny mieliśmy dość duże wyzwanie dotyczące przewozu znacznie zwiększonej ilości węgla z… Węgiel rosyjski należało zastąpić węglem z innych źródeł i tutaj zarówno administracja morska – zarządy portów oraz terminale w portach, jak i PKP PLK oraz przewoźnicy kolejowi, wydaje się, że ten egzamin zdali. Można powiedzieć, że węgla, z uwagi na taką zimę, jaka była, sprowadziliśmy więcej niż było potrzeba i nie ziściły się te katastroficzne wizje. Od tamtego czasu spadł popyt na przepustowość linii kolejowych dla potrzeb transportu towarowego. Jest

to związane głównie ze spowolnieniem gospodarczym w Europie, dlatego nie widzimy tutaj zagrożenia.

Ostatnią kwestią, która wydaje się, że dotyczy infrastruktury w zakresie kolejnictwa, bo poprosiłbym potem o przejęcie głosu przez kolegów z działu morskiego, to jest kwestia budowy ewentualnego poolu taborowego dla poolu cystern. To jest kwestia, w której możemy wziąć udział, natomiast wydaje się, że ona powinna być koordynowana głównie przez inne resorty, to znaczy po pierwsze, przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii, a po drugie, przez UOKiK, bo takie działanie na pewno miałoby znamiona pomocy publicznej. Możemy w tym uczestniczyć, natomiast to jest aktywność przedsiębiorców. Bo o ile infrastruktura kolejowa rzeczywiście jest domeną państwa, jest naturalnym monopolem, ale w tym zakresie nie widzimy zagrożeń, o tyle wsparcie dla przedsiębiorców w zakresie zakupu taboru to… Powinno być… Może być realizowane z pomocą publiczną, natomiast wydaje mi się, że Ministerstwo Rozwoju i Technologii albo Ministerstwo Klimatu i Środowiska powinny być tu wiodące. Natomiast też szacunek potrzeb i szacunek ewentualnego ryzyka handlowego w tym zakresie, przy uwzględnieniu tej ewentualnej pomocy, powinien leżeć na podmiotach sektora prywatnego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję.

Proszę państwa, może jeszcze tak gwoli wprowadzenia. Pozwolę sobie przeczytać fragment pisma, które zostało skierowane i od razu też z kilkoma pytaniami do przedstawicieli ministerstw – z tymi, do których państwo być może będziecie w stanie odnieść się od razu. To prośba o zwołanie posiedzenia podkomisji. „Już 20 grudnia 2024 roku zaczną obowiązywać europejskie sankcje na gaz płynny sprowadzany z Rosji. Polscy dystrybutorzy będą musieli kupować LPG wyłącznie na Zachodzie. Są jednak istotne bariery, aby ten gaz sprowadzać. Niewątpliwie największą barierą w Polsce jest brak infrastruktury do przyjęcia i przeładunku LPG. Polska praktycznie nie ma terminali w portach, gdzie mogłyby przypływać większe statki z LPG”.

I teraz – te postulaty branży, te, które zostały zgłoszone też w piśmie wysłanym do Komisji Gospodarki i Rozwoju, te, o których państwo wspominali, to są procedury pozwoleniowe, zgody środowiskowe w ciągu miesiąca; kwestia opłaty zapasowej i rozliczanie jej w oparciu o dokonane wydatki inwestycyjne; i trzecia rzecz, ostatnia, ale nie najmniej istotna, inwestycje państwowe – duży terminal morski, infrastruktura kolejowa, tabor, cysterny, magazyny LPG, terminale przeładunkowe w zachodniej Polsce. Czy co do tych trzech tematów przedstawiciele ministerstwa mogliby cokolwiek nam powiedzieć? Czy w takim razie, jeżeli chodzi o procedury pozwoleniowe albo opłatę zapasową, czy państwo na chwilę obecną pracują nad jakimikolwiek zmianami w tym zakresie?

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Może spróbuję odnieść się przynajmniej częściowo.

Jeżeli chodzi o kwestię procedury wydawania zgód związanych z procesem inwestycyjnym, taki postulat rzeczywiście był przedłożony do dyskusji w ramach grupy roboczej, o której mówiłam. Po spotkaniu grupy roboczej Ministerstwo Klimatu i Środowiska podjęło dyskusję z instytucjami, które są podległe ministrowi, a uczestniczą w procesie wydawania decyzji, np. środowiskowych. Spotkanie takie odbyło się w dniu 6 maja i z naszej strony uczestniczyła w nim pani minister Paulina Hennig-Kloska. Było to spotkanie z przedstawicielami Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska oraz PGW Wody Polskie, chociaż ta ostatnia instytucja nie podlega ministrowi klimatu i środowiska, ponieważ jednak podmioty wskazywały również na kwestie pozwoleń wodno-prawnych, to chcieliśmy po prostu wyjaśnić, jakie są możliwości, czy jak oceniają te procesy instytucje, o których mówiliśmy – o których mówił sektor. Ze wstępnych ustaleń dokonanych podczas tego spotkania wynikało, że na proces wydawania pozwoleń i zgód wymaganych w procesie inwestycyjnym duży wpływ mają również podmioty. Instytucje zwracały uwagę na to, że dokumentacja, która jest składana przez inwestorów zawiera liczne braki formalne.

Oczywiście nasza dyskusja była wstępna, w związku z powyższym instytucje przede wszystkim mówiły generalnie o wnioskodawcach, nie miały możliwości ustosunkować się do konkretnych inwestycji, które dotyczyły sektora LPG, jakkolwiek miały też dokonać takiego przeglądu i sprawdzenia, jak dokładnie wygląda sprawa wniosków – czy te wnioski są składane i jaka jest jakość tych wniosków. Natomiast generalna ocena była taka, że przede wszystkim bardzo często są braki formalne, jeżeli chodzi o dokumenty, które są składane w ramach wniosków o wydanie decyzji środowiskowych. Ponadto często występuje taka sytuacja, że inwestorzy zlecają pewne przygotowanie działań lub też przygotowanie procesów inwestycyjnych tzw. inwestorom zastępczym i dość często instytucje identyfikują brak faktycznego nadzoru inwestora głównego nad inwestorami zastępczymi. Natomiast inwestorzy zastępczy to często są spółki, które realizują projekty na rzecz wielu podmiotów i bez takiego nadzoru jakość prowadzonych przez nich dokumentów jest bardzo różna. Chcąc wypełnić przede wszystkim wymagania dotyczące terminów, taką dokumentację przedkładają, tylko i wyłącznie z tego powodu, aby spełnić termin, natomiast jakość jest bardzo różna. A jakość dokumentacji wpływa zasadniczo na proces oceny i następnie wydawania decyzji i zgód.

To są ustalenia, których dokonaliśmy dotychczas. Oczywiście zwróciliśmy uwagę… Prosiliśmy o zachowanie pewnej wrażliwości, jeżeli chodzi o kwestię procedowania tych spraw. Oczywiście instytucje obowiązują przepisy prawne, więc wszystkie instytucje stosują się do przepisów prawnych, w przepisach rzeczywiście jest termin na wydanie decyzji, który ostatecznie jest stosowany z zasadami k.p.a., więc w tym wypadku kluczową kwestią jest właśnie, jaka jest jakość przedkładanej dokumentacji. Na pewno będziemy kontynuować ten dialog z instytucjami. Na dziś dostaliśmy takie zapewnienie, że na pewno będzie przykładana szczególna uwaga do oceny takich wniosków, ale po drugiej stronie na pewno musi być współpraca i zwrócenie większej uwagi na jakość składanej dokumentacji, ponieważ przepisy muszą być wypełnione przez obie strony, również przez inwestorów.

Natomiast jeżeli chodzi o kwestię opłaty zapasowej, chciałam na razie zwrócić uwagę, że zgodnie z przepisami ustawy o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym, opłata zapasowa wnoszona przez podmioty może być wykorzystywana tylko w celu pokrycia konkretnych kosztów i są to koszty związane z tworzeniem zapasów przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych. Jeżeli mówimy o przedsiębiorcach LPG, to w pewnym zakresie za przedsiębiorców LPG, ponieważ jest zróżnicowanie między poziomem obowiązku zapasowego nałożonego na podmioty sektora paliwowego, a podmioty LPG. Państwo z sektora znają te regulacje, więc powiem tylko krótko. Podmioty, które są producentami i importerami paliw, są zobowiązane do utrzymywania pięćdziesięciotrzydniowych zapasów obowiązkowych, podczas gdy podmioty LPG – trzydziestodniowych. Pozostała część, ponieważ obowiązek jest kalkulowany na poziomie 90 dni, jest w przypadku podmiotów LPG tworzona przez Rządową Agencję Rezerw Strategicznych, więc Agencja ponosi konkretne koszty związane z zakupem ropy i paliw utrzymywanych na rzecz realizacji tego zobowiązania i oczywiście wszystkie koszty, które są z tym związane, więc koszty magazynowania, koszty ubezpieczenia, koszty wymiany tych zapasów. I to jest katalog kosztów, jakie mogą być pokryte z opłaty zapasowej. Ustawa o zapasach nie przewiduje możliwości wykorzystania środków z opłaty zapasowej na realizację komercyjnych projektów inwestycyjnych. A w tym wypadku, tak się wydaje, mielibyśmy do czynienia właśnie z takimi inwestycjami.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję, pani dyrektor.

Mam dwa pytania. Pierwsze – powiedziała pani o tym spotkaniu dotyczącym procedur pozwoleniowych. Czy w tym zespole byli też przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury?

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Mowa o zespole do spraw wprowadzenia sankcji? Bo było niezależne spotkanie z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska – to było odrębne spotkanie, więc nie wiem, o które spotkanie…

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Nie, nie, o to pierwsze.., o którym pani mówiła.

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Aha. Do grupy do spraw sankcji zapraszani są również przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Ale mówimy o tych procedurach dotyczących pozwoleń. I też skrócenia czasu na ich wydanie, bo nad tym państwo też pracowali. Czy to omawialiście?

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Kwestia pozwoleń została zgłoszona na ostatnim spotkaniu grupy roboczej do spraw sankcji przez sektor, w związku z powyższym podjęliśmy pewne działania, żeby wyjaśnić…

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Rozumiem.

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Natomiast oddzielne spotkanie, w którym uczestniczyła pani minister było właśnie tym wyjaśniającym, oddzielnym spotkaniem.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Również z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury?

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Nie. Tylko tych instytucji, które wskazałam, czyli tych instytucji, które uczestniczą w wydawaniu pewnych zgód lub pozwoleń, które są elementem przygotowania procesu inwestycji. Czyli pozwolenie środowiskowe, pozwolenie wodno-prawne…

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Okej, rozumiem.

I drugie pytanie, bo wspominała pani o tej opłacie zapasowej, przedstawiła pani obecnie obowiązujący stan. Natomiast pytanie jest takie, czy państwo na chwilę obecną prowadzili analizę albo zastanawiali się, czy być może będzie potrzebne wprowadzenie zmian w obowiązującym prawie. To też jest przecież możliwe. Czy też na chwilę obecną państwo nie przewidują albo nie analizowali takiej możliwości?

Dyrektor departamentu MKiŚ Elżbieta Piskorz:

Proces oceny funkcjonowania systemu zapasów jest właściwie stałym procesem, więc jesteśmy w dialogu przede wszystkim z Rządową Agencją Rezerw Strategicznych, która nadzoruje ten system i oczywiście rozważane są różne opcje. Natomiast nie jestem upoważniona do tego, żeby przedstawiać wyniki analiz.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, mieliśmy skąpą wypowiedź pana ministra, który tylko chwilowo, mam nadzieję, musiał nas opuścić, przedstawicieli Ministerstwa Klimatu i Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury.

Czy ktoś z naszych gości chciałby zadać jakieś pytanie? Zdaję sobie sprawę z tego, że być może teraz nie uzyska na nie odpowiedzi, ale liczę na to, że jeżeli ona się teraz nie pojawi, wówczas pojawi się odpowiedź w formie pisemnej ze strony właściwego ministerstwa, a państwo, jako osoby, które się pojawiły na posiedzeniu tej podkomisji, będziecie mogli uzyskać tę odpowiedź w formie pisemnej z sekretariatu Komisji.

Czy ktoś chciałby zabrać głos albo o coś zapytać?

Proszę bardzo.

Dyrektor generalny Polskiej Organizacji Gazu Płynnego Bartosz Kwiatkowski:

Bartosz Kwiatkowski, Polska Organizacja Gazu Płynnego.

Jesteśmy organizacją branżową zrzeszającą firmy z sektora dystrybucji gazu płynnego. Wspólnie z drugą, siostrzaną organizacją, Polską Izbą Gazu Płynnego, reprezentujemy praktycznie cały sektor. Natomiast profil firm jest trochę różny, w związku z czym pewnie koledzy będą też w stanie uzupełnić moją wypowiedź, jeżeli chodzi o specyficzne problemy ze strony tamtych firm.

Natomiast to, o czym chciałem powiedzieć… Bardzo dziękuję pani dyrektor za ten wstęp, rzeczywiście od jakiegoś czasu toczy się dialog z Ministerstwem Klimatu i Środowiska. Nie chcę wchodzić w tematykę związaną ze strukturą rynku, tak jak powiedział pan minister, bo wszyscy wiedzą, z jakiej strony ile tego gazu jest importowane. Natomiast warto zastanowić się nad tym, jakie są implikacje tych sankcji dla polskiego rynku. I teraz to, co do czego wszyscy się pewnie zgadzamy, to to, że na pewno w efekcie wejścia w życie sankcji w grudniu, a pewnie już od listopada, być może zacznie się trochę wcześniej – na pewno wzrosną ceny. To jest jasne. Ceny wzrosną, nie wiemy dzisiaj, czy to będzie cena 3,60 zł, czy to będzie 3,80 zł, czy ile to będzie – nie jesteśmy w stanie tego powiedzieć. Mieliśmy skok cen bezpośrednio po inwazji w 2022 roku, w marcu, widać było – te ceny zapikowały. One podobnie skoczą na pewno z końcem tego roku. Ten skok prawdopodobnie będzie przejściowy, natomiast ten nowy poziom równowagi też będzie istotnie wyższy niż to, co mamy dzisiaj. Trzeba założyć to, że ceny LPG na rynku polskim poniżej 3 zł się skończyły, już ich nie będzie. Przede wszystkim kierowcy… Bo mówimy tutaj głównie o wpływie na sektor autogazowy, muszą się przyzwyczaić do cen paliw na wyższym poziomie – dobrze powyżej 3 zł za litr. To jest jasne. Myślę, że wszyscy tutaj co do tego się zgadzamy.

Natomiast o tyle, o ile nie ma dzisiaj problemów z dostępem do zakupu LPG na rynkach światowych, bo LPG jest i jest go dużo, o tyle jest problem związany z przywiezieniem go do Polski. I teraz – oprócz terminali morskich, tutaj są panowie, jeżeli chodzi o porty morskie, natomiast jeżeli chodzi o LPG, to dzisiaj mamy trzy terminale – Gdańsk, Gdynia i Szczecin. Mamy jeszcze kwestię przywozu drogą kolejową, bo kwestia przywożenia transportem kołowym jest marginalna – ona jest pewnie na poziomie 10% rocznie. Natomiast przewozy kolejowe na pewno będą krytyczne z tego względu, że mówimy dzisiaj pewnie o dodatkowym przywozie do Polski ok. 1 tys. składów kolejowych rocznie. Na taki dodatkowy import należy się przygotować, dlatego konieczne jest pewnie np. uzgodnienie rozkładów jazdy między Polską a Niemcami, żeby te przewozy kolejowe docierały do nas sprawnie.

Krótko tylko podsumuję rozmowy z Ministerstwem Klimatu i Środowiska – jesteśmy w kontakcie. Jeżeli istotna będzie np. kwestia działalności komunikacyjnej, tak żeby uzgodnić tę działalność komunikacyjną między branżą a ministerstwem, ponieważ jeżeli dzisiaj skierujemy taką informację, przede wszystkim do rynku grzewczego, żeby ludzie tankowali LPG teraz, w lecie, kiedy jest dużo tańszy – a przede wszystkim jest – to zdejmiemy szczyt zapotrzebowania w zimie. I to jest bardzo istotne. Jest istotne komunikować rynkowi, że jeżeli ktoś wykorzystuje LPG dla celów grzewczych, niech kupuje teraz. Podobnie z samorządami. Nie może być tak, że samorządy wystartują z przetargami na nośniki energii we wrześniu, bo to już będzie po prostu za późno, żeby zaopatrzyć się do celów grzewczych. Dobra komunikacja jest istotna. W tym momencie jest organizowane spotkanie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska, żeby ten przekaz uspójnić. Natomiast warto wiedzieć o tym, że to jest taki miękki instrument, który pozwoli zmniejszyć zapotrzebowanie w okresie zimowym.

Chciałbym tu poprzeć postulat, który zgłosili koledzy z Polskiej Izby Gazu Płynnego, jeżeli chodzi o ograniczenie opłaty zapasowej, czy tymczasowe zwolnienie na ten okres, bo to po prostu pozwoli skierować całe zasoby firm dystrybucyjnych na zaopatrzenie – na przygotowanie się na faktyczne wejście tych sankcji w życie. Wydaje mi się, że o ile inwestycje w infrastrukturę pewnie będą kontrowersyjne z punktu widzenia ustawy o zapasach, o tyle taki instrument typu tymczasowego ograniczenia obciążeń związanych z utrzymywaniem zapasów jest do wykonania i wydaje mi się, że to jest taki kie-

runek, który powinien być jednoznacznie realizowany, bo to jest duże odciążenie dla przedsiębiorców.

Zgłoszony był też temat, również pewnie do dyskusji, związany z ograniczeniem obciążeń fiskalnych na LPG, bo tak, jak mówię – temat dotyczy przede wszystkim autogazu. Wszyscy odbiorcy komunalni dostaną w zimie LPG, natomiast skutki sankcji odbiją się na rynku autogazowym. Trzeba mieć tego pełną świadomość, że mówimy tu o 3 mln kierowców, którzy jeżeli nie będą właściwie poinformowani, po prostu zaczną wpadać w panikę, jeżeli nie będzie prowadzona odpowiednia komunikacja przed wejściem w życie sankcji. Pewnie byłoby dla nas też ważne, żeby dowiedzieć się, jaki jest status związany z realizacją terminalu w Policach, bo nie w krótkim okresie – w dłuższym, on być może byłby w stanie odciążyć zaopatrzenie dla Polski, jak nie w tym roku, to pewnie w przyszłym albo w jeszcze kolejnym, bo zwiększyłby możliwość przeładunku LPG drogą morską.

I tak jak jest zawarte w liście PIGP, zgadzamy się, że krytycznym tematem są ułatwienia inwestycyjne dla przedsiębiorców, którzy sami zdecydowali się na realizację inwestycji w zakresie logistyki LPG, bo dzisiaj ten proces pozwoleniowy się wydłuża. Oczywiście rozumiem argumentację, którą przedstawiły Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, czy PGW Wody Polskie, bo jeżeli przedsiębiorca mówi, że długo czeka na decyzję, to naturalnym odruchem jest, że jest źle przygotowany wniosek – trudno mi się dziwić takiej argumentacji ze strony instytucji. Natomiast pewnie warto byłoby jeszcze raz przejrzeć te wnioski i ocenić, na ile rzeczywiście dałoby się je przyspieszyć.

Kolejny, jeszcze mam ostatni wynotowany element, o którym chciałem wspomnieć, a który padł również na spotkaniu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Warto byłoby uzgodnić, to jest już pytanie bardziej do Ministerstwa Finansów, czy do Krajowej Administracji Skarbowej, katalog dokumentów, który umożliwiłby łatwe wwiezienie LPG na terytorium Polski, ponieważ mogą się zdarzać takie sytuacje, że jeżeli nie będzie odpowiedniej procedury, celnicy będą się po prostu zastanawiać, czy on jest objęty sankcjami, czy on nie jest objęty, czy on może wjechać do Polski, czy on nie może wjechać do Polski… Takie sygnały uzyskujemy zresztą już dzisiaj np. z Bułgarii. W związku z czym warto byłoby uzgodnić taki jednoznaczny katalog dokumentów.

I może na tym skończę. Pewnie pan prezes Bielski będzie chciał uzupełnić.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Czy pan prezes Bielski będzie chciał uzupełnić?

Prezes rady Polskiej Izby Gazu Płynnego Paweł Bielski:

Dzień dobry państwu. Paweł Bielski, Polska Izba Gazu Płynnego. Zrzeszamy ponad 100 polskich dystrybutorów gazu płynnego. To są średnie firmy, w większości ze stuprocentowo polskim kapitałem.

W zasadzie nie ma ani jednej rzeczy, którą mój szanowny przedmówca tutaj powiedział, z którą nie zgodziłbym się. Uzupełniłbym może jeszcze kilka tematów.

Jeśli chodzi o te nasze wnioski odnośnie opłaty zapasowej, to powiedziałbym, one nie polegały na takim kompletnym zwolnieniu, a bardziej na mechanizmie kompensacyjnym. Dzisiaj ten mechanizm wygląda w taki sposób, że od każdej tony produktu, który produkujemy lub wprowadzamy z zewnątrz na rynek krajowy, odprowadzamy 99 zł opłaty zapasowej. Te pieniądze są zbierane przez prezesa RARS i z założenia powinniśmy się czuć komfortowo, ponieważ prezes RARS dysponuje budżetem o 250 mln zł rocznie większym, bo mniej więcej tyle tej opłaty płacą nasi przedsiębiorcy. Mówię – nasi, czyli wszyscy, również ci zrzeszeni w organizacji reprezentowanej przez kolegę. Natomiast niestety, ta infrastruktura przez ostatnie lata nie powstawała. Dlatego zdając sobie sprawę z tego, że być może państwo nie w pełni, z różnych powodów, w tym również konkurencyjnych, chciałoby być może uczestniczyć bezpośrednio w tych procesach inwestycyjnych, to naszym zdaniem byłoby rzeczą niezwykle ważną, aby te pieniądze zostawić w rękach przedsiębiorców, którzy mogą za to zbudować zbiorniki, których mamy może raptem na 10 dni, gdyby coś się stało. Bocznice, które mogą przyjmować przesyłki całopociągowe, bo też pamiętajmy, że dzięki światłej polityce Urzędu Transportu Kolejowego tak naprawdę mało która rozlewnia gazu płynnego w Polsce

dysponuje bocznicą, bo się po prostu nie opłacało albo wymogi techniczne były zbyt wysokie. Dzisiaj potrzebujemy tej budowy bocznic, aby przesyłki całopociągowe, bo inne, w sposób sprawny, czy to z Holandii, czy z innych części Europy po prostu do nas nie przyjadą. Tak że prośba, aby te działania legislacyjne nie szły w tym kierunku, że zwalniamy i po prostu niech te pieniądze gdzieś tam zostaną, tylko przedsiębiorca albo płaci opłatę zapasową, albo udowadnia, że pieniądze te przeznaczył na inwestycje w infrastrukturę logistyczną dla gazu płynnego.

Druga kwestia to jest kwestia regionalnych dyrekcji ochrony środowiska i innych organów. Mam to niewątpliwe szczęście lub nieszczęście, że zajmuję się w firmie takimi tematami bezpośrednio i owszem, zawsze można znaleźć jakiegoś przedsiębiorcę, który źle złoży wniosek, natomiast inercja, jaka w tych organach panuje, jest po prostu przeogromna. Zdarzają się też sytuacje, których wiele firm jest ofiarą, że najpierw firmę przekonuje się, że może zrobić inwestycję na prostej karcie inwestycji, następnie, po trzymaniu tego dokumentu przez pół roku, informuje się przedsiębiorcę – nie, no, przedsiębiorco, jednak robisz operat. Bardzo często proces inwestycyjny, taki z kopaniem, spawaniem, malowaniem i oddawaniem do użytku jest zdecydowanie krótszy niż proces uzyskiwania wszelkich pozwoleń. Przyłączenia torów do PLK – to też jest… Dzisiaj pan reprezentujący Ministerstwo Infrastruktury wspomniał właśnie o PLK – i tutaj ogromna prośba, aby uczulić właśnie osoby odpowiedzialne w PLK za te sprawy, żeby składanie takich wniosków i uzyskiwanie odpowiedzi, podpisywanie dokumentów i uzyskiwanie zgody na wpinanie się w tory PLK nie trwało czasami do trzech lat albo nawet więcej. Mówię o trzech latach, bo ja się z tym spotkałem osobiście w mojej firmie. Cała inwestycja fizycznie trwała lekko powyżej trzech miesięcy, a później było już tylko raptem sześć, czy siedem miesięcy UTK i innych organów, które to odbierały, więc w zasadzie już było z górki.

Kolejna kwestia odnośnie dużej infrastruktury, to znaczy bez względu na to, czy rozwiążemy to przy pomocy pieniędzy państwowych, relokowania pieniędzy z RARS, czy być może jakichś zachęt dla przedsiębiorców do stworzenia jakiejś większej firmy, która byłaby w stanie taki terminal stworzyć – my, jako Polska, nie poradzimy sobie bez dużego terminalu. To znaczy, jeśli chodzi o konsumpcję wśród osób fizycznych, użytkowników butli, właścicieli zbiorników przydomowych, całego sektora rolniczego, suszarni, ferm drobiu, które też korzystają z gazu płynnego, dlatego że nie mają podłączenia do gazu ziemnego – my sobie nie poradzimy w sytuacji, w której duży statek z Zatoki Perskiej, czy ze Stanów Zjednoczonych, a to są dzisiaj główni dostawcy na rynki światowe musi tak czy inaczej dopłynąć do Antwerpii, czy do Friesingen, tam przerzucić się przez zbiorniki na mniejsze jednostki, przypłynąć tutaj, generując dodatkowe koszty przeładunku, dodatkowe koszty logistyki, ale też generując marże po stronie traderów z tzw. ARA, czyli Amsterdamu, Rotterdamu i Antwerpii, gdzie mamy oligopol może pięciu graczy, którzy już dzisiaj mówią, patrząc mi w oczy – Paweł, no, fajnie, bo w przyszłym roku nasze premie już nie będą 70 dolarów do formuły CIF ARA, tylko będą pewnie 130 dolarów i więcej, w związku z tym to my, a w następstwie nasi klienci to zapłacą. Mamy tego świadomość. Gazu z Rosji już nie będzie. To znaczy, nawet jeśli ta wojna się skończy, o co wszyscy się modlą, to i tak sankcje w najlepszym wypadku zostaną cofnięte albo złagodzone za 10 albo 15 lat. W tym czasie mamy 3 mln kierowców, kilkaset tysięcy użytkowników przydomowych i przemysłowych i 4 mln gospodarstw domowych korzystających z butli.

W związku z czym, to tu i teraz trzeba podejmować decyzje o sposobach finansowania takiego portu, a myślę, że jesteśmy to w stanie zrobić jako Polska, dlatego że, przy dobrze ustawionym procesie, port, który może przyjmować jednostki typu VLGC, czyli takie czterdziestotysięczniki można zbudować sumptem rzędu 150 mln euro, czyli niespełna 1 mld zł. Przez te lata od kiedy obowiązuje ustawa o zapasach zebraliśmy od naszych klientów i oddaliśmy na fundusz zapasów obowiązkowych 2,5 mld zł, więc to nie są pieniądze, których nie znajdziemy w kieszeniach naszych firm, tudzież w kieszeniach naszych klientów. A w przeciwnym wypadku będzie to prowadziło po pierwsze, do zmniejszenia zainteresowania gazem; to uderzy w handlowców; to uderzy w firmy instalujące, również instalacje w samochodach, a to też jest duży biznes – Polska jest

tutaj liderem, już chyba nawet nie europejskim tylko światowym; w produkcję cystern samochodowych, w czym Polska też jest liderem europejskim; to uderzy też w koszty funkcjonowania gospodarstw wiejskich; i wielu, wielu innych firm. Dodatkowo istnieją obawy, że w sytuacji gdyby wszyscy kierowcy albo znaczna ich część z uwagi na braki LPG musieli się przerzucić na benzynę, to może się zacząć problem benzynowy. To z kolei przekłada się na zapasy benzynowe, bo już na dzisiejsze benzyny i na dzisiejszy gaz nie ma w systemie zapasów obowiązkowych w Polsce wystarczająco dużo miejsca. Byłoby trzeba jeszcze więcej importować. Ta dyskusja nas nie minie. Nawet byłbym za tym, aby podmiot powołany przez państwo, na zasadach komercyjnych, z pieniędzy zbieranych od nas w formie opłaty zapasowej, większej niż ta, która jest dzisiaj – być może trzeba byłoby ją zwaloryzować, podwyższyć, byłby w stanie zbudować port, który przyjmowałby statki… W wypadku zawinięcia dwóch takich statków do Polski byłby w stanie zasypać tę lukę logistyczną, jaka funkcjonuje dzisiaj. Korzyści dla gospodarki narodowej byłyby przeogromne, dlatego że jeśli będziemy musieli zapłacić traderowi z ARA chociaż o 150 euro mniej na tonie, to te pieniądze zostaną tutaj. One zostaną w kieszeni pana Kowalskiego, czy pani Kowalskiej, którzy korzystają z butli w domu, pana Kowalskiego, który tankuje LPG swój samochód, rolnika Kowalskiego, który ogrzewa kurczaki w swojej fermie drobiu, więc z tego punktu widzenia… Oczywiście, terminal w Policach, o którym wspominał kolega, jest też bardzo ważny. Natomiast on też nie załatwi wszystkich problemów, bo sam w sobie miał być bazą surowcową dla zakładów azotowych w Policach. Obawiam się, że jeżeli Police doprowadzą swoją inwestycję do końca, to będą średnio zainteresowane tym, żeby wpuszczać tam jeszcze niezależne statki, tym bardziej, że nie ma tam też żadnej infrastruktury do załadunku wagonów.

Na pewno w krótkiej perspektywie, reasumując to, co powiedziałem – kompensacja opłaty zapasowej. W dłuższej perspektywie – powołanie podmiotu do budowy dużego portu, który uniezależni nas nie tylko od Rosjan, ale również od grup tradingowych z ARA. I na koniec również, co niemniej ważne – prostsze i dużo szybsze procedury budowlane i środowiskowe.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Czy ktoś z państwa, ze strony naszych gości, chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę bardzo, jak rozumiem, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury.

Główny specjalista w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krekora:

Dzień dobry, witam bardzo serdecznie.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, Paweł Krekora, wykonuję obowiązki służbowe w Departamencie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury.

Jeśli chodzi o funkcjonowanie polskich portów morskich, myślę, że to jest dobry moment na wyjaśnienie tego, jaka jest specyfika realizacji inwestycji w polskich portach morskich. Padło tutaj wskazanie, jest formułowany postulat, na zbudowanie terminalu do przyjmowania paliwa LPG, które, oczywiście wiemy, że jest bardzo ważne. Temat jest oczywiście w zakresie właściwości, w centrum zainteresowania Ministerstwa Infrastruktury. Jeśli chodzi o specyfikę realizacji inwestycji, wygląda ona mniej więcej tak, że mamy powołane ustawowo zarządy polskich portów morskich, m.in. tych o strategicznym znaczeniu dla gospodarki narodowej, mam tu na myśli Zarząd Portu Gdańsk, Zarząd Portu Gdynia, Zarząd Portów Szczecin i Świnoujście, których przedstawicieli też dzisiaj tutaj gościmy i którzy być może za chwilę będą mogli udzielić jeszcze dodatkowych wyjaśnień. Wracając do specyfiki samego procesu inwestycyjnego, zarządy portów, szanowni państwo, udostępniają tereny portowe, najczęściej, co do zasady, w drodze przetargu – w drodze postępowania konkurencyjnego dla zainteresowanych inwestorów, którzy mają jakiś pomysł na biznes, na prowadzenie działalności i to podkreślam – przeładunkowej. To operatorzy terminali dokonują przeładunku w portach. Operatorzy, czyli inwestorzy na tych terenach udostępnianych przez zarządy portów przygotowują potrzebną infra-

strukturę przeładunkową. To może być np. terminal kontenerowy – mieliśmy bardzo dobry przykład w Porcie Gdańsk. Dzisiaj mamy zlokalizowany w Gdańsku największy terminal kontenerowy na Bałtyku – inwestycja z zaangażowaniem środków zainteresowanego inwestora prywatnego. W pozostałych portach też są takie dobre historie, gdzie przez zarządy portów są ogłaszane przetargi na tereny portowe, wygrywają je z najlepszą ofertą zainteresowani inwestorzy i budują terminale specjalistyczne do przeładunków. I tak samo, analogicznie, musi wyglądać proces inwestycyjny, jeśli chodzi o wybudowanie nowego terminalu LPG. Jeśli będzie zainteresowany inwestor, jeśli przez zarządy portów będą ogłoszone przetargi na zlokalizowanie takiego nowego obiektu portowego, to nie ma problemu. Tylko, tak jak mówię – stwierdzenie, że jest potrzebny nowy terminal, to jest trochę takie duże uproszczenie. Natomiast jeśli mamy przyjemność gościć przedstawicieli zarządów portów – tutaj zwracam się do pana prezesa Sadowskiego z Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, też mamy bardzo dobre informacje na temat tego, jak zdolności do obsługi paliwa LPG są zwiększane.

Z mojej strony to jest na ten moment tyle. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie prezesie?

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Krzysztof Sadowski:

Dzień dobry państwu, Krzysztof Sadowski, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Chciałbym potwierdzić przekazane informacje. Wszystkie zarządy portów w Polsce działają w oparciu o ustawę o portach i przystaniach morskich. Tak naprawdę jesteśmy administratorem terenu. Naszą główną rolą jest dbanie o rozwój infrastruktury portowej, a przede wszystkim budowę nabrzeży, modernizację dróg wewnętrznych, torów kolejowych i placów składowych. Głęboka reforma, która odbyła się w Polsce w latach dziewięćdziesiątych polegała na tym, że sfera administracji została oddzielona od eksploatacji. Port stwarza warunki dla rozwoju biznesu, biznes przychodzi do portu, realizuje swoje projekty. Tak to wygląda na dzisiaj w Polsce.

Jeśli chodzi o kwestię LPG, mogę powiedzieć, że w Szczecinie dysponujemy terminalem prywatnym, który znajduje się w granicach Portu Szczecin. Jest to spółka Orlen Paliwa. Ta spółka działa od ponad 10 lat i w chwili obecnej nie będzie to tajemnicą, jak powiem, że rocznie przeładowuje 200 tys. ton LPG.

Jeśli chodzi o zarząd portu, to też akurat tak się składa, że z początkiem marca rozpoczęliśmy prace z jednym z inwestorów, nie będę wskazywał firmy, bo mamy umowę o poufności, ale jest to firma, która jest zrzeszona w Polskiej Izbie Gazu Płynnego i tak się akurat składa, że w kwietniu oddaliśmy praktycznie nową infrastrukturę portową, kompleksowo wybudowane nowe Nabrzeże Dąbrowieckie, które przystosowane jest do przyjmowania ładunków płynnych. Ono umożliwia przyjęcie statków o nośności do 20 tys. ton. To jest, żeby zobrazować państwu, jak to wygląda, możemy przyjąć na dzisiaj statek o długości 170 m, 28 m szeroki, o zanurzeniu 10 m. I właśnie z jedną z tych firm rozmawiamy na temat biznesu związanego z przeładunkiem LPG. Dysponujemy kompletnie gotowym nabrzeżem, kompletną platformą przeładunkową, na której trzeba zainstalować system przeładunkowy, tzw. ramiona nalewcze. Dysponujemy rezerwą terenową ponad 7 ha, na której można postawić zbiorniki. Jesteśmy na etapie uszczegóławiania zapytania i oczekujemy, że jeszcze w tym roku, w trzecim kwartale zostanie, zgodnie z regulacjami, zgodnie z przepisami, rozpisany przetarg. I to jest właśnie model, w którym generalnie w portach polskich realizowane są inwestycje.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Panie prezesie, a czy może pan powiedzieć, kiedy spodziewane jest zakończenie? Że tak powiem, gdyby tutaj wszystko było okej i poszłyby te wszystkie decyzje itd. Czy jesteśmy w stanie powiedzieć, kiedy to powinno zostać zamknięte?

Wiceprezes do spraw infrastruktury Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Krzysztof Sadowski:

Tutaj wszystko zależy od inwestora, bo, tak jak powiedziałem, części lądowa i morska, które są po stronie Zarządu Portu, są praktycznie gotowe, więc podejrzewam, że trzeba przygotować dokumentację projektową odnośnie infrastruktury przesyłowej, czyli ramion nalewczych, rurociągów i zbiorników; zapewne trzeba uzyskać decyzję środowiskową; pozwolenie na budowę i sam proces budowy. Nie jestem specjalistą w zakresie inwestycji gazowych, ale myślę, że to jest proces, który potrwa od 1,5 do 2 lat.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Proszę państwa, wśród tych tematów, które były omawiane, są twarde i miękkie. Z tych rzeczy, które na pewno można zrobić i wydaje mi się, że powinno być dość czasu, zwrócili panowie uwagę na kwestie dotyczące tego, jak traktować później te dostawy gazu, które będą przechodziły przez granicę i kwestie dotyczące służb celnych, administracji skarbowej itd. To jest coś, co, wydaje mi się, na pewno jest do zrobienia i będziemy na to zwracać uwagę ministerstwom, czy to infrastruktury, czy też finansów, by do tego spróbować się przygotować, bo to jest to działanie, które nie wymaga, że tak powiem, wylewania betonu, tylko odpowiednich zabiegów, jeżeli chodzi o dokumentację i przepisy i wydaje mi się, że tym można jeszcze próbować coś zrobić.

Co do kwestii związanych z opłatą zapasową i możliwością wrzucenia jej zamiast opłaty zapasowej w prowadzenie inwestycji, tutaj wydaje mi się, że piłeczka będzie po stronie Ministerstwa Finansów, czy Ministerstwa Aktywów Państwowych, nie wiem, jak oni do tego podejdą. Zdaję sobie też sprawę z tego, że każda branża, która ponosi jakieś koszty, czy opłaty, jest w stanie przedstawić wiarygodne i racjonalne uzasadnienie, dlaczego powinna być zwolniona z takich, a nie innych danin, które chciałaby przeznaczyć na cokolwiek innego. I też wiem, że w ten sposób mogą na to patrzeć przedstawiciele Ministerstwa Finansów, bo to jest naturalne. Tak to też mniej więcej działa.

Co do spraw związanych… Jeszcze trzecia sprawa, o której panowie mówili i wydaje mi się, że jest dość istotna – tam, gdzie będzie to możliwe i to też może poruszymy na posiedzeniu innej komisji, spróbujemy przekazać samorządom informację, żeby nie czekały z rozpisaniem przetargów na zabezpieczenie dostaw gazu do dnia, kiedy może się okazać, że faktycznie te stawki będą horrendalnie wysokie. Oczywiście pojawi się później pytanie, czy firma, która taką ofertę złoży w lipcu, czy w sierpniu, będzie później w stanie się wywiązać z tych stawek, które zaproponuje. To już jest dalszy element.

Co do kwestii związanych z infrastrukturą, rozbudową portów i budową nowych terminali, tutaj, wydaje mi się, że trudno, żeby cokolwiek się zadziało bez decyzji politycznych. Jako przewodniczący tej podkomisji przekażę te informacje i panu Ryszardowi Petru, który jest przewodniczącym Komisji Gospodarki i Rozwoju, i panu Markowi Suskiemu, który jest przewodniczącym Komisji Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych. Nie jest wykluczone, że ten temat wkrótce wróci na posiedzenie jednej z tych komisji. Mogę obiecać tylko, że zasugeruję, że temat jest na tyle istotny i ważny, że po prostu być może warto byłoby się temu przyjrzeć w większym gronie. A będę liczył też na to, że gdyby do tego doszło, wówczas przedstawiciele ministerstw, którzy będą brali udział w posiedzeniu komisji, będą mieli do powiedzenia też więcej. Tym bardziej, że czas ucieka, czy chcemy, czy nie chcemy, ten grudzień nastąpi. Pytanie, jak będziemy do tego przygotowani.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos albo o coś zapytać?

Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych Cezary Falkiewicz:

Panie przewodniczący, Cezary Falkiewicz, zastępca dyrektora w Departamencie Spółek Paliwowo-Energetycznych.

Z uwagi na sprawowany nadzór m.in. nad spółkami, które zostały tutaj wymienione, to tylko tak ad vocem. Nie padły tutaj żadne rzeczy kontrowersyjne natomiast chciałbym

państwu powiedzieć, że spółki z udziałem skarbu państwa również dostrzegają pewne problemy i przygotowują się faktycznie na ten brak… Jakieś ewentualne luki podażowe w zakresie gazu płynnego. Mamy tu przedstawiciela, pana dyrektora ze spółki Orlen Paliwa. Tutaj padła informacja, że Orlen Paliwa w swoim terminalu w Szczecinie przeładowuje rocznie ok. 200 tys. ton paliwa LPG. Wiemy, spółka też przekazała nam te informacje, że aktualnie terminal jest rozbudowywany. Prace trwają. Będzie mógł przyjąć nawet ok. 400 tys. ton tego paliwa i te prace będą zakończone już na początku przyszłego roku, może nawet w pierwszym kwartale.

Jeśli chodzi o port w Policach, prawdą jest, że faktycznie ten port nie był… Może przyjmować statki transoceaniczne, natomiast ten port nie był nigdy brany pod uwagę do importu LPG. Miał służyć przede wszystkim do importu propanu i miał być dostarczany do instalacji do produkcji propylenu, a później też polipropylenu. Nie ma tam infrastruktury przeładunkowej, nie ma tam infrastruktury magazynowej. Natomiast z informacji, które mamy od spółki, mogę też powiedzieć, że spółka przygotowuje różne scenariusze. Oczywiście to nie stanie się w perspektywie kilku, czy kilkunastu miesięcy, natomiast są pewne scenariusze, w których być może jeśli będzie dla tego uzasadnienie biznesowe to spółka będzie rozważała budowę tej infrastruktury, która przyczyniłaby się do importu paliwa LPG. Natomiast na dzień dzisiejszy ten temat trzeba byłoby na poziomie Grupy Azoty zamknąć. Wiemy, jaka jest sytuacja Grupy Azoty. Wiemy, że spółka zakończyła rok ubiegły ze stratą ponad 3 mld zł. Potrzeby inwestycyjne wszystkich spółek z udziałem skarbu państwa są duże, związane m.in. z transformacją energetyczną, więc pewne rzeczy trzeba priorytetyzować. Stąd ten temat na chwilę… Jeśli chodzi o Police, on jest zaparkowany i szybko nie ruszy, natomiast, jak najbardziej, Orlen Paliwa jest spółką, która działa, działa prężnie, rozbudowuje swoje możliwości importowe, przygotowuje się do wejścia w życie tych sankcji i tutaj też w pewien sposób zabezpiecza te możliwości chociażby przez produkcję własną, import, ale także prowadzi rozmowy z kontrahentami z zagranicy, tak, żeby tego autogazu na stacjach Orlenu nie zabrakło.

To na razie wszystko, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo.

Członek rady Polskiej Izby Gazu Płynnego Przemysław Podgórski:

Dziękuję. Przemysław Podgórski, Polska Izba Gazu Płynnego.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, oprócz tych dużych kwestii, o których dzisiaj dużo rozmawiamy, czyli inwestycji, czyli zmiany przepisów, a do sankcji pozostało nam 5–6 miesięcy, w tym okres wakacyjny – to pewnie nie jest czas, który sprzyja szybkim zmianom w przepisach, to o co apelujemy, jako branża, żeby w ramach instytucji państwowych, spółek kolejowych etc. przygotować się do wzmożonego ruchu, który będzie jeżeli chodzi o transport LPG drogą kolejową, szczególnie z kierunku zachodniego. To ma olbrzymie znaczenie i tutaj nie trzeba zmieniać przepisów, tutaj nie trzeba robić wielkich inwestycji, ale zderzymy się i już zmierzamy w stronę olbrzymich zmian, jeżeli chodzi o kwestie logistyczne. Ta zmiana polega na tym, że do tej pory kierunek dostaw to ok. 1 tys., nawet 2 tys. wagonów, które stały po wschodniej stronie – które były takim, można powiedzieć, magazynem na kołach. Dzisiaj przestawiamy się na kierunek zachodni, gdzie porty wymagają terminowych odbiorów. Jeżeli u nas będą jakiekolwiek problemy, jeżeli chodzi o sprawną logistykę, a przy tym, co wspomnieli wcześniej przedmówcy, przy braku odpowiedniej infrastruktury do odbioru całopociągowych dostaw, plus ewentualne problemy, przepraszam za skrót myślowy – na kolei, to spowoduje, że w portach będziemy spadać na koniec kolejki, jeżeli chodzi o załadunek gazu i to automatycznie będzie pogarszało naszą pozycję w negocjowaniu stawek przeładunkowych. Dlatego to jest taki element, który można zrobić właśnie bez zmiany przepisów, bez dużych nakładów – przygotować się na istotny wzrost przewozu ładunków LPG i nadać tym przewozom wyższy priorytet w ramach przepisów, które obowiązują, generalnie

uczulić ludzi, którzy będą się tym zajmować operacyjnie, aby ta logistyka mogła się odbywać sprawnie.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję i proszę o zabranie głosu w tymże temacie przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury.

Zastępca dyrektora departamentu Ministerstwa Infrastruktury Jakub Kapturzak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

My deklarujemy współpracę. Tutaj słyszałem o 1 tys. pociągów na rok. To nie jest jakaś wielkość, która wstrząśnie PLK. Nie wiem za bardzo, co pan rozumie przez problemy na kolei. Widzę oczywiście pewne potencjalne wąskie gardła, ale te wąskie gardła, jak mi się wydaje, będą ewentualnie pojawiały się terminalach, które nie zostały wybudowane, dlatego że nie było popytu na tego typu usługi, kiedy gaz był sprowadzany z kierunku wschodniego. Również z 1 tys. dodatkowych pociągów przez zachodnią granicę Polski sobie poradzimy, z pełną świadomością, że oczywiście będzie to wymagało pewnych uzgodnień, pewnych koordynacji. Mamy kilka przejść granicznych z Niemcami, w tym tylko dwa zelektryfikowane. Natomiast ministerstwo zwróci się do PKP PLK o rozeznanie tego tematu, tak aby ewentualnie być gotowym. Natomiast wydaje mi się, że tu jednak będzie trochę mniejsza skala wysiłku po naszej stronie niż była, kiedy musieliśmy przewieźć te… Różnie tu było mowa – 8–12 mln dodatkowych ton węgla. Natomiast będzie chyba trudniej z uwagi na brak tych terminali., bo jednak terminal do przewozu węgla jest rzeczą dużo, dużo mniej skomplikowaną i tutaj sobie poradziliśmy.

Natomiast chciałbym wyraźnie podkreślić, że kwestia braku zdolności przeładowczych i kwestia braku terminali, to nie jest odpowiedzialność państwa. Możemy wspierać tego typu inwestycje, my wspieramy tego typu inwestycje, najczęściej z wykorzystaniem środków unijnych. Oczywiście wiadomo, że paliwa, które są paliwami kopalnymi, nie cieszą się ze strony Komisji Europejskiej takimi względami, jak inne inwestycje, natomiast tak czy inaczej musielibyśmy tego typu inwestycje prowadzić jednak z pewnym wyprzedzeniem i z pełnym poszanowaniem reguł pomocy publicznej. Ale na pewno zainteresujemy się na tyle, żeby nie było problemów z przepustowością na szlakach kolejowych.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, wydaje mi się, że wszyscy zainteresowani głos zabrali, w związku z tym zamykam dyskusję. Dziękuję państwu wszystkim za obecność…

Członek rady Polskiej Izby Gazu Płynnego Tomasz Wojtasik:

Przepraszam bardzo, jeszcze ja chciałbym, oczywiście jeżeli można.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Tak? No, dla pana, proszę bardzo.

Członek rady Polskiej Izby Gazu Płynnego Tomasz Wojtasik:

Dziękuję uprzejmie.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przedstawiciele rządu, a także różnych organizacji, chciałbym jako członek Polskiej Izby Gazu Płynnego, a jednocześnie skromny przedsiębiorca – jednoosobowej działalności gospodarczej, podać troszeczkę informacji, jak to wygląda z naszej strony, jako właściciel jedynie koncesji na obrót paliwami ciekłymi, będący w polskim kapitale.

Jako mała firma z Dolnego Śląska, chciałbym zauważyć, że w 2019 roku złożyliśmy dokumenty, jako przedsiębiorstwo, o pozwolenie na rozpoczęcie budowy trzech magazynów dla rozlewni gazu płynnego. Magazyny te, jeszcze przed wszystkimi sankcjami i problemami, zostały ujęte w harmonogramie pracy naszego małego przedsiębiorstwa i pojawił się problem z kolekcjonowaniem dokumentów od 2019 roku. W 2021 roku otrzymaliśmy zgodę na włączenie się do drogi wojewódzkiej, następnie to pozwolenie zostało przez nas uzyskane do października 2024 roku. Natomiast otrzymaliśmy już z Wód Polskich,

a także z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska wszystkie niezbędne zgody. Niestety samorząd w dalszym ciągu przedłuża nam, za każdym razem, kiedy dobiega moment jakiegokolwiek terminu uzyskania zgody środowiskowej… Odkłada to na następny okres, czyli kolejne dwa miesiące, tłumacząc to względami społecznymi, rozmowami, konsultacjami z innymi podmiotami gospodarczymi, mimo że ta działka, czy miejsce, gdzie moglibyśmy postawić tę wartość magazynową jest do tego w pełni przygotowana. Otrzymaliśmy wszystkie możliwe zgody, a sami projektanci przekazali nam informację, że realizacja inwestycji zajmie jedynie sześć miesięcy i nie zagraża ona w żaden sposób nikomu, ponieważ wszystkie odległości są zachowane.

W związku z tym, wchodząc teraz w okres sankcyjny, który zbliża się nota bene trochę z zaskoczenia, ponieważ wszystkich nas pewnie zaskoczyła aktualna sytuacja na Ukrainie, a jednocześnie, że zmienia się teraz polityka klimatyczna, która obejmuje Unię Europejską, a także w ogóle nasz kraj, ponieważ jesteśmy członkiem Unii Europejskiej, powoduje, że podważa się w tym momencie możliwość realizacji naszej inwestycji. Jeżeli nie postawimy takich zbiorników magazynowych, nasze przedsiębiorstwo po prostu nie będzie miało szansy istnienia, tak samo, jak innych członków Polskiej Izby Gazu Płynnego, ponieważ jesteśmy teraz całkowicie zależni od dużych traderów, którzy sprzedają gaz na rynku. I nasze możliwości zmagazynowania tak dużych ilości gazu, aby zapewnić go naszym odbiorcom, będzie nierealne. Spodziewamy się, że wraz z wprowadzeniem sankcji niektóre duże firmy będą w stanie, kolokwialnie mówiąc, nakryć nas czapką, ponieważ nasz tabor to jest zaledwie kilka cystern na kołach. Nie mamy możliwości importu towarów z zagranicy, ponieważ ogromną przeszkodą – może nie przeszkodą, a słusznie jest to wprowadzone – jest koncesja na import paliw z zagranicy. Jest tam ogromna przeszkoda w postaci tego kapitału zapasowego, rezerwowego, czy… Przepraszam, trochę tak…

Natomiast możliwości nasze zostały całkowicie już ograniczone i wyczerpane. Złożenie dokumentów do kolegium samorządowego, jako odwołanie się od decyzji samorządu… Zostaliśmy poinformowani, że wszystko jest zgodnie z procedurami i mamy w dalszym ciągu oczekiwać. W tym momencie termin wyznaczony został na 15 lipca, po dodatkowych konsultacjach, a już mamy informację, że jeżeli kolejny raz zostanie odłożona zgoda, czy jakakolwiek interwencja przez społeczeństwo, czy różne inne organizacje, wówczas ta inwestycja zostanie całkowicie zablokowana i nie będzie już miała realnej szansy na realizację. I w żaden sposób nie zdążymy przygotować się ani wybudować, nawet tak skromnych magazynów…

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Ale to, o czym pan mówi, rozumiem, że dotyczy problemów z samorządem, który musi wyrazić zgodę na to, żeby postawić decyzję…

Członek rady Polskiej Izby Gazu Płynnego Tomasz Wojtasik:

Tak jest, tak jest.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Tylko, szanowny panie, każda inwestycja, która wymaga zgody samorządu, może się borykać z tego typu, po prostu…powiedzmy, że zależnościami. Ja, jako też były radny, a być może jeszcze kiedyś w przyszłości… Tutaj, w tym momencie trudno stwierdzić, że można było coś z tym zrobić, bo tak jest to prawo skonstruowane i proszę mi wierzyć – nie bez przyczyny patrzy się na to, jaka jest opinia lokalnej społeczności albo jaka jest opinia samorządu na temat danej inwestycji, szczególnie w przypadku inwestycji, powiedzmy, wywołujących duże zainteresowanie społeczne. Jeżeli ktoś chce postawić wiatrak – gdzie są opinie różnego rodzaju, np. spalarnię odpadów, już nie wnoszę, czy to ma sens, czy nie itd, ale to jest coś, o czym się często słyszy, że tutaj, z samorządami, faktycznie przedsiębiorcy, inwestorzy, którzy chcą w takim kierunku pójść, no, czasami muszą przejść długą ścieżkę.

Natomiast nie wydaje mi się, żeby to, drogi panie, wchodziło w tym momencie w to, co jest u nas tym…

Członek rady Polskiej Izby Gazu Płynnego Tomasz Wojtasik:

Szanowny panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, to chodzi teraz o to, że możliwości magazynowe… Zwiększenie możliwości magazynowych na terenie naszego kraju zostaje całkowicie ograniczone. Zdaję sobie sprawę z tego, że mieszkańcy, którzy mieszkają w okolicy, mogą wyrażać negatywne emocje w stosunku do tej inwestycji, pomimo że nawet zgodnie z RDOŚ, czyli Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska, zachowane są wszystkie procedury bezpieczeństwa i odległościowe.

Natomiast jeżeli nasz kraj ma sobie zapewnić bezpieczeństwo energetyczne, to w moim skromnym rozumieniu jest również takie inwestowanie prywatnych przedsiębiorców w magazyny i jakaś forma wsparcia lub informowania miejscowych włodarzy, że to nie jest przeciwko nim, tylko także żeby w naszym kraju było jakieś zapewnienie tego towaru. Ponieważ do 2030 roku gaz w dalszym ciągu będzie w obrocie, a podejrzewam, że jeszcze zostanie to przedłużone, ponieważ nie widzę tutaj możliwości szybkiej elektryfikacji całego rejonu Dolnego Śląska. A mając na uwadze to, że na naszym terenie, czyli na Dolnym Śląsku, są trzy większe rozlewnie i magazyny gazu, wówczas bezpieczeństwo energetyczne całego województwa już jest w pewien sposób ograniczone za pośrednictwem tego, że muszą być realizowane dostawy na dużych odległościach.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Wojciech Michał Zubowski (PiS):

Dziękuję.

Szanowny panie, jest możliwe prowadzenie inwestycji, które czasami wyłącza możliwość wniesienia różnego rodzaju sprzeciwu, ale z reguły to jest uregulowane przez specustawy, są to inwestycje o największym kalibrze, największym ciężarze gatunkowym i o szczególnie dużym znaczeniu dla bezpieczeństwa energetycznego kraju i nie tylko energetycznego. To, o czym pan mówi, to jest inwestycja nieco mniejszego kalibru i nie spodziewam się, żeby tutaj miały być na chwilę obecną wprowadzone zmiany, mimo to, że zakładam, że jest ona istotna – które pozwoliłyby na zmianę tej procedury, która jest przewidziana prawem.

Natomiast odbieram pana głos jako głos przedstawiciela przedsiębiorstw, które stykają się z tego typu problemami i zakładam, że nie jest pan pierwszy i nie jest pan ostatni, który mógłby powiedzieć, że po prostu ze względu na problemy z samorządem, nie jest pan w stanie dokończyć inwestycji, którą pan jest żywotnie zainteresowany.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Musimy już kończyć. Szanowni państwo, dziękuję wszystkim państwu za obecność. Część tych wniosków, które się pojawiły, będę mógł przekazać przewodniczącym innych komisji. Nie jest wykluczone, szanowni państwo, że do posiedzenia podkomisji jeszcze wrócimy – być może w innym gremium, na posiedzeniu innej komisji. Na pewno te słowa, które dzisiaj były powiedziane, będą wyciągane w listopadzie albo w grudniu – wtedy, kiedy pakiet sankcji wejdzie i będzie można sprawdzić, co przez to pół roku zrobiono, żeby się do tego po prostu przygotować.

Dziękuję bardzo państwu za obecność. Zamykam posiedzenie podkomisji stałej do spraw rozwoju gospodarczego.